Deutscher Bundestag **Drucksache 18/11998**

18. Wahlperiode 20.04.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/11859 –

Elektromobilität im Stadtverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Um die Klimaziele von Paris zu erreichen, muss auch der Verkehrssektor umsteuern; hin zur Elektromobilität, weg vom fossilen Verbrennungsmotor. Insbesondere in Städten, wo Fahrzeuge sich teilweise ständig im Verkehr bewegen, kann die Umstellung auf alternative Antriebe einen großen Beitrag leisten. Dies senkt nicht nur den CO_2-Ausstoß, sondern auch die Stickoxidwerte und beugt so drohenden Fahrverboten vor.

Seitens der Bundesregierung wurde wiederholt kommuniziert, Taxis und Busse mit elektrischem Antrieb wären effektive Ansatzpunkte, um klima- und gesundheitsschädliche Luftschadstoffe wirksam zu reduzieren und durch eine hohe Zahl von Kundenkontakten eine schnellere Verbreitung und höhere Akzeptanz von Elektromobilität zu unterstützen („Sein Haus setze vielmehr auf Elektromobilität in Innenstädten bei Bussen und Taxis oder beim Carsharing“, siehe www.spiegel.de/auto/aktuell/fahrverbote-dobrindt-und-gabriel-lehnen-hendricks-plaene-ab-a-1126563.html). Obwohl die Bundesregierung Elektromobilität mit Förderprogrammen wie der Kaufprämie unterstützt, erlässt sie andererseits Gesetze, die den Umstieg auf Elektroautos erschweren (siehe www.emobilitaetonline.de/index.php?option=com_k2&view=item&id=3040:politik-bremst-elektro-taxis-aus&Itemid=668) oder unternimmt nichts, um die technische Weiterentwicklung oder Verbreitung von E-Bussen zu fördern (siehe www.spiegel.de/auto/aktuell/elektrobusse-in-deutschland-zu-teuer-zu-unzuverlaessig-zu-aufwendig-a-1138185.html).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 18. April 2017 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Aus welchem Grund hat die Bundesregierung die Eichverordnung für Taxameter so gestaltet, dass Elektroautos nur noch als Taxis zugelassen werden können, wenn sie vom Hersteller als Taxi angeboten werden (siehe www.emobilitaetonline.de/index.php?option=com_k2&view=item&id=3040:politik-bremst-elektro-taxis-aus&Itemid=668)?

Auch nach der Neuordnung des Mess- und Eichrechts dürfen spezialisierte Dienstleister Wegstreckenzähler und Taxameter in Fahrzeuge einbauen. Das später verwendete (gesamte) Messgerät muss allerdings erfolgreich konformitätsbewertet sein. Ein Einbau ohne eine erfolgreiche Konformitätsbewertung und Konformitätserklärung ist nicht erlaubt.

Im Rahmen einer Konformitätsbewertung wird sichergestellt, dass ein Messgerät oder Teilgerät die Anforderungen des Mess- und Eichrechts einhält.

2. Ist der Bundesregierung bekannt, dass diese Regelung dazu führt, dass derzeit in Deutschland nur noch ein Elektrofahrzeugmodell als Taxi zugelassen werden kann, und wie bewertet sie diesen Umstand?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

3. Beabsichtigt die Bundesregierung, diese Regelung zu ändern und die Neuzulassung von Elektroautos als Taxis für Fahrzeuge, die vom Hersteller selbst nicht als Taxi angeboten werden, zu erleichtern?

   a) Wenn nein, warum nicht?

   b) Wenn ja, wann ist mit einem Inkrafttreten der Änderung zu rechnen?

Durch die Zweite Verordnung zur Änderung der Mess- und Eichverordnung, die sich derzeit in der Notifizierung bei der Europäischen Kommission befindet, wird Herstellern von Fahrzeugen ermöglicht, einen konformitätsbewerteten Wegstreckensignalgeber mit einer geeigneten Schnittstelle für den Anschluss eines Taxameters im Fahrzeug zu verbauen. Es ist auch möglich, einen konformitätsbewerteten Wegstreckensignalgeber eines anderen Herstellers als der des Fahrzeugs nachzurüsten.

4. Vertritt die Bundesregierung nach wie vor die Position, wonach „Elektromobilität in Innenstädten bei Bussen und Taxis oder beim Carsharing“ (www.spiegel.de/auto/aktuell/fahrverbote-dobrindt-und-gabriel-lehnen-hendricks-plaene-ab-a-1126563.html) zur Reduzierung von Stickoxidwerten in Innenstädten, auch vor dem Hintergrund eines aktuellen Gutachtens (siehe https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mensch-umwelt/luftreinhaltung/luftreinhalteplanung-stuttgart/faq-wirkungsgutachten/), die geeignetste und zu bevorzugende Maßnahme darstellt?

   a) Wenn ja, warum?

   b) Wenn nein, warum nicht?

Zu dieser Fragestellung gibt es keine abgestimmte Position der Bundesregierung.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

5. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um den Einsatz von E-Bussen in deutschen Städten zu fördern?

Im Juni 2015 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eine aktuelle Förderrichtlinie zur Elektromobilität vorgelegt, die die Förderung der Beschaffung von Elektrofahrzeugen im kommunalen Kontext zum Inhalt hat und Vorhaben zur Stärkung der Elektrifizierung im öffentlichen Verkehr, darunter die Anschaffung von Elektrobussen, unterstützt.

Im Februar 2017 hat das BMVI zudem eine Förderrichtlinie zur Unterstützung der Markteinführung von Anwendungen der Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie veröffentlicht, deren erster Förderaufruf Brennstoffzellenfahrzeuge im Linienverkehr des ÖPNV und in Fahrzeugflotten (mindestens drei Fahrzeugen pro Antrag) zum Schwerpunkt hat.

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) fördert seit 2012 die Beschaffung und Inbetriebnahme diesel-elektrischer Hybridbusse im öffentlichen Nahverkehr im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI). Derzeit wird eine Ausweitung der Förderung auf batterieelektrische Busse vorbereitet.

6. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. zu, wonach Deutschland im internationalen Vergleich bei Elektrobussen lange Zeit führend war und es technisch immer noch ist, jedoch bei der Umsetzung mittlerweile von anderen Ländern abgehängt wurde (siehe www.spiegel.de/auto/aktuell/elektrobusse-in-deutschland-zu-teuer-zu-unzuverlaessig-zu-aufwendig-a-1138185.html), und worauf führt sie diese Entwicklung zurück?

Nein.

7. Wie schätzt die Bundesregierung angesichts aktueller Berichterstattung (www.spiegel.de/auto/aktuell/elektrobusse-in-deutschland-zu-teuer-zu-unzuverlaessig-zu-aufwendig-a-1138185.html) die Wirtschaftlichkeit von E-Bussen im Vergleich zu Bussen mit herkömmlichen Antrieben ein, und welche Prognosen ergeben sich daraus ihrer Ansicht nach voraussichtlich für die Gestaltung des Stadt- und Regionalverkehrs seitens der zuständigen Länder und Kommunen?

Im Vergleich sind E-Busse aufgrund der Anschaffungspreise auch unter Berücksichtigung der Betriebskosten derzeit noch teurer als Busse mit herkömmlichen Antrieben. Welche Konsequenzen sich hieraus auf die Gestaltung des Stadt- und Regionalverkehrs ergeben, ist in erster Linie durch die Länder und Kommunen zu entscheiden. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

8. Mit welcher Entwicklung des E-Bus-Anteils an den Fahrzeugflotten des Stadt- und Regionalverkehrs in Deutschland rechnet die Bundesregierung zukünftig?

Aufgrund von Ankündigungen verschiedener Kommunen und Verkehrsunternehmen rechnet die Bundesregierung damit, dass stetig mehr Elektrobusse beschafft werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

9. Welche Gesamtstrategie zur Förderung der Elektrifizierung des Stadtbusverkehrs verfolgt die Bundesregierung, und auf welche Förder- und Anreizinstrumente setzt die Bundesregierung dabei schwerpunktmäßig?

10. Wird die Bundesregierung explizit die Anschaffung von E-Bussen für Länder, Kommunen oder Verkehrsunternehmen künftig fördern, und wenn ja, mit welchen Maßnahmen?

11. Plant die Bundesregierung analog zur bisherigen Hybridbusförderung ein Förderprogramm und Einführungskonzept für Elektrobusse?

    Wenn nein, warum nicht?

    Wenn ja, welche maximale Förderhöhe wird dabei angestrebt?

Die Fragen 9 bis 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen.

12. Prüft die Bundesregierung derzeit die Einführung z. B. einer Quote für Elektrobusse oder einer besonderen Niedrigemissionszone für Innenstädte (siehe London, www.spiegel.de/auto/aktuell/elektrobusse-in-deutschland-zu-teuer-zu-unzuverlaessig-zu-aufwendig-a-1138185.html), bitte begründen?

Nein. Die Bundesregierung geht davon aus, dass die bereits vorhandenen und geplanten Fördermöglichkeiten ausreichend Anreize zur Beschaffung von Elektrobussen setzen.

13. Welche konkreten Erfolge (Umrüstungen, Umstellungen) erzielten die von der Bundesregierung bisher ergriffenen Maßnahmen zur Umrüstung bzw. Umstellung von Taxis, Behördenfahrzeugen und Nahverkehrbussen/Fahrzeugflotten auf alternative Antriebe (siehe die Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/10191) jeweils in Bezug auf die drei Fahrzeuggruppen seit ihrer Einführung?

Durch das BMVI wurden seit Inkrafttreten der entsprechenden Förderrichtlinie bisher 100 Elektrobusse bewilligt bzw. beantragt.

Durch das BMUB wurde seit Inkrafttreten der entsprechenden Förderrichtlinie die Anschaffung von 89 Hybridbussen gefördert.

14. Weshalb hat die Bundesregierung keine Förderprämie für den Kauf von E-Bussen, die im öffentlichen Nahverkehr zum Einsatz kommen, in ihren Entwurf für den Haushaltsplan 2017 aufgenommen, wie dies nach uns vorliegenden Informationen diskutiert wurde?

15. Wird die Bundesregierung eine Förderprämie für den Kauf von E-Bussen, die im öffentlichen Nahverkehr zum Einsatz kommen, in ihren Entwurf für den Bundeshaushalt 2018 aufnehmen, und wenn ja, in welcher Höhe, und wenn nein, weshalb nicht?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Antwort zu Frage 12 wird verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333